

## Sekrety podwozia Škody Fabii 130 Sport: precyzja, stabilność, kontrola

- Fabia 130 Sport ma zdecydowanie bardziej sportowy charakter: układ kierowniczy i zestrojone podwozia przygotowano tak, aby reakcje auta były szybsze i bardziej precyzyjne.
- Więcej swobody w zakrętach: tryb ESC Sport pozwala na bardziej dynamiczną jazdę i późniejszą korektę toru jazdy.
- Lepsza trakcja przy przyspieszaniu na zakręcie: system wspierający przednią oś pomaga utrzymać obrany tor jazdy i ogranicza uślizg koła po wewnętrznej stronie zakrętu.

**Fabia 130 Sport to dynamiczna wersja modelu posiadająca rozwiązania i modyfikacje, które umożliwiają precyzyjne prowadzenie pojazdu. Wyjątkowa edycja popularnego hatchbacka łączy codzienną funkcjonalność ze sportowym charakterem, inspirowanym doświadczeniami marki w motorsporcie.**

Škoda Fabia 130 Sport oferuje większe osiągi, więcej radości z jazdy i dopracowane detale stylistyczne, które podkreślają jej wyjątkową pozycję w gamie. Za tym wrażeniem stoi jednak nie tylko moc czy wygląd, ale przede wszystkim starannie zestrojone podwozie. Inżynierowie Škoda Auto skupili się na szeregu elementów wpływających na zachowanie auta w zakrętach, stabilność przy wyższych prędkościach oraz przewidywalność reakcji w trakcie codziennej jazdy.

### **Precyzja w zakrętach zaczyna się od kierownicy**

„Czwarta generacja Škody Fabii to idealna baza dla stworzenia sportowego samochodu. Krótkie zwisy i kompaktowe wymiary oznaczają relatywnie niski moment bezwładności. Jednocześnie platforma MQB oferuje szeroki rozstaw kół, co przekłada się na stabilność. Z koncepcyjnego punktu widzenia ma więc wszystkie predyspozycje, by nadać jej sportowy i dynamiczny charakter. Nie bez powodu model jest fundamentem dla rajdowej Fabii RS Rally2” – wyjaśnia Petr Šulc z działu Rozwoju Technicznego Škoda Auto.

Jednym z kluczowych elementów budujących charakter Fabii 130 Sport jest układ kierowniczy. W tym przypadku duże znaczenie ma fakt, że model występuje wyłącznie z 18-calowymi kołami. Dzięki temu możliwe było precyzyjne dostrojenie podwozia i pracy układu kierowniczego konkretnie pod tę konfigurację, bez potrzeby szukania kompromisów, które pojawiają się przy wielu wariantach kół i ogumienia.

Rozmiar kół wpływa na precyzję prowadzenia i zachowanie auta przy wejściu w zakręt, ponadto istotną rolę odgrywa także elektromechaniczne wspomaganie. W Fabii 130 Sport zachowano

przełożenie znane z wersji Monte Carlo, natomiast oprogramowanie układu skalibrowano specjalnie dla 130.

W praktyce ta kalibracja przekłada się na różne wrażenia w zależności od prędkości jazdy. Do 30 km/h charakter prowadzenia pozostaje zbliżony do standardowej Fabii, co sprzyja komfortowi manewrowania w mieście. Przy prędkościach 30–80 km/h układ kierowniczy działa bardziej bezpośrednio i wyraźniej podkreśla sportowy charakter auta. Natomiast powyżej 80 km/h wspomaganie kierownicy stopniowo się zmniejsza, dzięki czemu układ stawia większy, naturalny opór – poprawia to stabilność i ułatwia precyzyjne utrzymanie toru jazdy na trasie.

Przy wyższych prędkościach wsparciem dla stabilności jest również aerodynamiczne wyposażenie, obejmujące m.in. przedni splitter i tylny spojler. Elementy te ograniczają siłę unoszenia i wspierają pewne prowadzenie auta. Reakcję układu kierowniczego można dodatkowo dopasować, korzystając z trybów jazdy Normal i Sport.

### **Więcej swobody, ale nadal pełna kontrola**

W Fabii 130 Sport zastosowano również tryb ESC Sport, rozwiązanie znane dotąd z wybranych modeli Škody z napędem na cztery koła oraz najmocniejszych odmian RS. Tryb ten dopuszcza większy uślizg kół i późniejszą interwencję systemu stabilizacji toru jazdy.

„ESC Sport został zestrojony tak, by kierowca miał większą swobodę na zakrętach, a jednocześnie system wciąż czuwał nad bezpieczeństwem. To efekt doświadczeń zespołu Škoda Auto, zbieranych przez ponad 20 lat pracy nad kalibracją układów jezdnych” – podkreśla Petr Šulc.

W praktyce oznacza to, że na zamkniętym torze łatwiej wykorzystać potencjał auta na zakrętach, a samochód zachowuje się bardziej angażująco. Jednocześnie system ma jasno określone granice działania, które wspierają bezpieczeństwo i przewidywalność reakcji.

Wśród rozwiązań wspierających prowadzenie znalazł się także system XDS, czyli elektroniczna funkcja poprawiająca trąkę przedniej osi na zakrętach. Poprzez lekkie przyhamowanie wewnętrznego koła podczas skrętu układ ten pomaga ograniczyć podsterowność i utrzymać bardziej precyzyjny tor jazdy, szczególnie przy dynamicznym przyspieszaniu. Również tutaj kluczowe znaczenie ma precyzyjna kalibracja, aby działanie systemu nie powodowało nadmiernego obciążenia układu hamulcowego.

Škoda Fabia 130 Sport podkreśla dynamiczny potencjał czwartej generacji modelu, oferując lepszą reakcję, większą zwinność i pewniejsze prowadzenie. Na co dzień pozostaje autem przewidywalnym i dopracowanym pod kątem efektywności: zużycie paliwa w cyklu mieszanym WLTP wynosi 5,6 l/100 km, a emisja CO<sub>2</sub> osiąga poziom 127–128g/km.

Kontakt dla mediów

**Klaudyna Gorzan**

PR Manager

T +48 690 406 218

klaudyna.gorzan@skoda-auto.pl

**Julia Pawlak**

Specjalista ds. komunikacji

T +48 690 406 232

julia.pawlak@skoda-auto.pl

Materiały do pobrania:



[Pobierz](#)

Źródło: Škoda Auto

## Škoda Auto

- > z powodzeniem wkracza w nową dekadę dzięki strategii Next Level Škoda;
- > dąży do tego, aby do końca dekady stać się jedną z trzech najlepiej sprzedających się marek w Europie, oferując klientom „to, co najlepsze z obu światów” dzięki atrakcyjnej gamie pojazdów BEV, hybrydowych i spalinowych;
- > skutecznie wykorzystuje potencjał na ważnych rynkach wzrostu, takich jak Indie, Wietnam i region ASEAN;
- > obecnie oferuje klientom 12 modeli samochodów osobowych: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Elroq, Enyaq, Slavia, Kylaq i Kushaq;
- > w 2025 roku dostarczyła klientom na całym świecie ponad 1 040 000 pojazdów;
- > od ponad 30 lat jest częścią Grupy Volkswagen, producenta samochodów, który odnosi jedne z największych sukcesów branżowych na świecie;
- > jest częścią Brand Group CORE, organizacyjnego połączenia marek wolumenowych Grupy Volkswagen, którego celem jest wspólny rozwój i znaczne zwiększenie ogólnej efektywności wszystkich pięciu marek wolumenowych;
- > samodzielnie opracowuje i produkuje komponenty, takie jak systemy akumulatorów MEB, silniki i skrzynie biegów, także dla innych marek Grupy Volkswagen;
- > prowadzi trzy zakłady produkcyjne w Czechach; produkuje samochody również w Chinach, na Słowacji i w Indiach – głównie we współpracy w ramach Grupy – a także w Wietnamie i na Ukrainie we współpracy z lokalnym partnerem;
- > zatrudnia około 40 000 pracowników na całym świecie i działa na około 100 rynkach.